IX kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 166)
z dnia 8 lutego 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 166)

8 lutego 2022 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury na temat stanu realizacji Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury oraz **Adrian Furgalski** prezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Posłów obecnych na sali proszę o zalogowanie się do aparatury do głosowania, posłów uczestniczących zdalnie o zalogowanie się do iPadów, bowiem za chwilkę przystąpimy do sprawdzenia kworum. Proszę sekretariat Komisji o wyświetlenie pulpitu do głosowania, a posłów o naciśnięcie dowolnego przycisku. Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja ministra infrastruktury na temat stanu realizacji Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę, w związku z czym przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proszę pana ministra Andrzeja Bittela o przedstawienie informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dzień dobry. Dziękuję bardzo. Witam pana przewodniczącego. Witam szanowną Wysoką Komisję. W zakresie informacji na temat stanu realizacji Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. chciałem powiedzieć następujące kwestie. Strategia została przyjęta uchwałą Rady Ministrów we wrześniu 2019 r. Dokument wpisuje się w założenia średniookresowej strategii rozwoju kraju, Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju i uzupełnia jej zapisy w zakresie transportu. Jest też jedną z dziewięciu zintegrowanych strategii rozwoju.

Konieczność powstania nowego dokumentu strategicznego dla transportu wprost wynika z uchwalenia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. SRT określa kierunki polityki transportowej rządu RP, opierając się na koncepcji zrównoważonego rozwoju, która w sektorze transportowym zakłada równomierne nasycenie infrastrukturą transportową Polski oraz dążenie do wyrównywania dysproporcji. SRT wyznacza najważniejsze kierunki rozwoju transportu w Polsce do 2030 r. i stanowi kluczowy dokument związany ze zbliżającą się perspektywą unijną na lata 2021–2027. W oparciu o strategię, dokumenty z nią powiązane i programy rozwoju Polska wypełnia podstawowe warunki wyznaczone dla obecnej perspektywy finansowej UE.

Główny cel tego dokumentu to zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportu poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu

transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Został on określony w odpowiedzi na zidentyfikowane w diagnozie najważniejsze trendy w obszarze transportu, w sposób umożliwiający zharmonizowanie kwestii związanych z rozwojem transportu i potrzebami gospodarczymi i społecznymi. Realizacja tego celu pozwoli na rozwijanie dogodnych warunków sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju.

Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030 r. wymaga podjęcia następujących kierunków interwencji: budowy zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce; poprawy sposobu organizacji zarządzania systemem transportowym; zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności; poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów; ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko; poprawy efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

W odróżnieniu od poprzedniej strategii SRT 2030 zakłada realizację 22 projektów strategicznych. Wynikają one w pierwszej kolejności ze Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju oraz zostały poszerzone o dodatkowe przedsięwzięcia kluczowe dla rozwoju systemu transportowego w Polsce. Wspólnie tworzą one swoisty system realizacji strategii.

W celu badania stanu realizacji strategii przyjęto jeden wskaźnik celu głównego, wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej oraz 16 wskaźników szczegółowych. W 2020 r. wskaźnik realizacji celu głównego SRT wyniósł 38,7 w stosunku do poziomu bazowego wynoszącego 36,65 w 2017 r. W odniesieniu do wskaźników szczegółowych w 2020 r. zanotowano wzrost m.in. w: udziale masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewożonych transportem kolejowym; długości linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich w prędkością techniczną powyżej 160 km/h; długości autostrad; długości dróg ekspresowych; liczby połączeń miast wojewódzkich drogami ekspresowymi lub autostradami do 16 miast. Jednocześnie w odniesieniu do kilku wskaźników szczegółowych w 2020 r. zaobserwowano silny wpływ pandemii COVID-19 m.in. w: liczbie obsłużonych pasażerów w portach lotniczych; liczbie operacji lotniczych IFR w polskiej przestrzeni powietrznej. Nastąpiły spadki. Poza tym systematycznie spada liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych oraz kolejowych.

Proces monitorowania SRT jest wspólny z monitoringiem SOR. Projekty strategiczne zawarte w SRT podlegają cyklicznemu monitoringowi strategicznemu oraz bieżącemu monitoringowi operacyjnemu prowadzonemu w ramach narzędzia informatycznego. Oba rodzaje monitoringu funkcjonują równocześnie i wzajemnie się uzupełniają.

Monitoring strategiczny prowadzony jest w ramach cyklów sprawozdawczych SOR przez Komitet Koordynacyjny do spraw Polityki Rozwoju. Ministerstwo Infrastruktury jest odpowiedzialne za przygotowanie kwartalnej informacji o charakterze strategicznym przedstawiającej najważniejsze zdarzenia w projektach strategicznych, w tym rezultaty i produkty, stan realizacji kamieni milowych zaplanowanych do osiągnięcia za dany okres monitoringowy. Monitoring operacyjny obejmuje projekty znajdujące się w portfelu danego resortu. Monitorowany portfel projektów strategicznych obejmuje zbiór programów i projektów wybranych przez Radę monitorowania portfela projektów strategicznych lub wskazanych przez prezesa Rady Ministrów, wynikających ze strategicznych dokumentów Rady Ministrów, w szczególności z SOR, ale także z SRT.

Rada monitorowania portfela projektów strategicznych jest organem pomocniczym prezesa Rady Ministrów. Ma swoje zadania takie jak monitorowanie i koordynowanie wybranych projektów, ocena zgodności portfela projektów ze strategicznymi dokumentami Rady Ministrów, projektowanie i przedstawianie rekomendacji, a także ustalanie priorytetów i analiza stanu realizacji portfela projektów. Monitoring operacyjny odbywa się w cyklach miesięcznych.

Przechodząc do omówienia stanu realizacji SRT, chciałbym powiedzieć panu przewodniczącemu i Wysokiej Komisji, że mamy zakończony raport za 2020 r. Raport za 2021 r. powinien być zakończony do końca pierwszego kwartału, tak jak większość cykli sprawozdawczych związanych z programami wieloletnimi w podobnym czasie, stąd też przedstawię 22 projekty strategiczne w stanie rzeczy na koniec 2020 r., z niewielkimi

uzupełnieniami dotyczącymi 2021 r., chyba że Wysoka Komisja zdecyduje się chwilę poczekać na raport za 2021 r. i wtedy temat portfeli i programów strategicznych odsunie perspektywę na za niedługi czas. Jesteśmy prawie w połowie lutego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie wiem, jak członkowie Komisji, ale myślę, że warto mieć już wszystko kompleksowo, więc uzbroimy się w cierpliwość. Czy pan minister mnie słyszy?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak, słyszę. Jest pytanie, czy mam omówić 2020 r., czy będzie przerwa, czy teraz będzie jakaś dyskusja dotycząca zakresu…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie, proszę omówić 2020 r., a jak będziecie gotowi z 2021 r., to na osobnym posiedzeniu również to rozważymy.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dobrze, czyli jedziemy na podstawie 2020 r., a dodatkowe sprawozdanie będzie później.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak jest.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Proszę bardzo. Przechodząc do krótkiego sprawozdania z 22 projektów strategicznych wskazanych w SRT, chciałbym powiedzieć, że w zakresie programu budowy dróg krajowych na lata 2014–2023 z perspektywą do 2025 r. w zakresie poprawy dostępności transportowej Polski realizowane są programy obejmujące rozbudowę infrastruktury drogowej i kolejowej.

Dzięki wdrażaniu programu budowy dróg krajowych na lata 2014–2023 z perspektywą do 2025 r. w okresie do końca 2020 r. powstało 1306 km dróg, na co łącznie wydatkowano 46 660 mln zł. Dzięki temu na koniec 2020 r. kierowcy mieli do dyspozycji łącznie przeszło 4200 tys. km dróg ekspresowych i autostrad. W 2020 r. udostępnionych zostało ok. 135 km nowych dróg krajowych realizowanych na odcinkach: DK28, obwodnica Sanoka; S61, obwodnica Szczuczyna, II jezdnia; S17, odcinek węzeł Lubelska, początek obwodnicy Kołbieli oraz obwodnica Kołbieli; A2, odcinek węzeł Lubelska, obwodnica Mińska Mazowieckiego; DK73, obwodnica Tarnowa, Dąbrowy Tarnowskiej; S5, odcinek Szubin – Jaroszewo oraz odcinek Tryszczyn – Bydgoszcz – Białe Błota; S10, II jezdnia obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna, Zieleniewa oraz obwodnica Wałcza; A6/S3, odcinek Kijewo – Dąbie – Rzęśnica; S2, odcinek B: węzeł Przyczółkowa, węzeł Wał Miedzeszyński, oraz odcinek C: Wał Miedzeszyński bez węzła, Lubelska bez węzła; S17, odcinek węzeł Lubelska.

Podpisano umowy na zadanie o łącznej długości 297,9 km i wartości wydatków na realizację wynoszącej blisko 16 700 mln zł. Trwają prace nad nowym dokumentem uwzględniającym nową perspektywę finansową 2021–2027. Dokument powinien być gotowy w drugiej połowie bieżącego roku.

Kolejny projekt to Krajowy System Zarządzania Ruchem. W 2020 r. realizowane były dwa podzadania. Pierwszy to Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym na sieci TEN-T – etap I. Projekt jest współfinansowany z instrumentu „Łącząc Europę" z puli… *(niesłyszalne)*. M.in. 5 maja 2020 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podpisała umowę na realizację Centralnego Punktu Wdrożeniowego z firmą Alumbrados Viarios Sociedad Anonima S.A. Jednocześnie decyzją Komisji Europejskiej z 4 listopada 2020 r. wydłużono okres kwalifikowalności kosztów do 31 grudnia 2024 r. ze względu na pandemię koronawirusa.

Drugie podzadanie to utworzenie Krajowego Punktu Dostępowego do informacji o warunkach ruchu. Projekt jest współfinansowany również z instrumentu „Łącząc Europę", w tym przypadku z puli ogólnej. Od sierpnia 2020 r. mapa utrudnień z KPD prezentowana jest na stronie internetowej GDDKiA, w serwisie dla kierowców, i zastępuje starą, mniej funkcjonalną wersję map.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020. W ramach realizacji narodowego programu w dniu 28 lipca 2020 r. przyjęto program realizacyjny na 2020 r. W programie tym utrzymano dwa priorytetowe obszary interwencji: ochronę pieszych oraz zarządzanie prędkością. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przygotowała dokumentację niezbędną do opracowania raportu pod nazwą: „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w roku 2020", w którym zawarto m.in. informacje na temat stopnia realizacji zadań wskazanych w programie realizacyjnym. W 2020 r. zakończył się okres obowiązywania programu na lata 2013–2020. W 2021 r. zatwierdzono nowy program na lata 2021–2030.

Krajowy Program Kolejowy. W wyniku realizacji KPK do 2023 r. na koniec 2020 r. długość przebudowanych linii kolejowych torów głównych, zasadniczych i szlakowych wyniosła ponad 4874 km. Ogółem od początku realizacji KPK do grudnia 2020 r. wydatki na ten cel wyniosły prawie 36 000 mln zł, tj. niespełna 50% wartości całego programu. Aktualnie trwają prace nad projektem KPK, który obejmie projekty planowane do realizacji w kolejnej perspektywie.

Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016–2023. Spośród zaplanowanych do modernizacji dworców kolejowych do końca 2020 r. do użytkowania oddano 23 dworce kolejowe o łącznej wartości inwestycji 222 mln zł. W 2020 r. roboty budowlane zrealizowano na 46 lokalizacji o łącznej szacunkowej wartości inwestycji wynoszącej niespełna 500 mln zł.

Kolejny program to program wieloletni „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku". W 2020 r. trwały prace nad zmianą programu utrzymaniowego ze względu na przejęcie przez PKP PLK Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury (PNI) i części kadry PKP Telkol. Tutaj mamy zwiększenie liczby osób, które weszły do zasobu PLK oraz procesy przekazywania części odcinków linii PKP PLK do samorządu województwa dolnośląskiego. Zaproponowano także stałe dodatkowe dofinansowanie dotychczasowego beneficjanta PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście w kwocie 6 mln zł rocznie, a także zapewniono, aby nowelizacja wypełniała warunek podstawowy dla finansowania projektów kolejowych w ramach nowej perspektywy finansowej. Mamy tutaj na myśli również infrastrukturę CPK. Zmiany, jeden z tych elementów uzupełniających, zostały przyjęte 5 stycznia 2021 r.

Unowocześnienie parku taboru kolejowego. Wydatki na realizację strategii taborowej poniesione w 2020 r. wyniosły 856,5 mln zł. W 2020 r. PKP Intercity odebrało 188 sztuk zmodernizowanych wagonów oraz 30 nowych i 22 zmodernizowane lokomotywy. Łącznie od początku realizacji strategii taborowej odebrano 715 nowych lub zmodernizowanych pojazdów.

Projekt „Rozwój sektora żeglugi śródlądowej" jest projektem kompleksowym, obejmującym sześć komponentów, w ramach których realizowane są działania mające na celu rozwój żeglugi śródlądowej. W 2020 r. w ramach przygotowania Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły zarząd portu morskiego Gdańsk zlecił wykonanie studium dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych: E40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E40 od Warszawy do granicy Polski i Białorusi oraz E70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego Elbląg. Dokument odebrano w październiku 2020 r. W 2020 r. kontynuowano procedurę przetargową w ramach przetargu nieograniczonego celem wyłonienia wykonawcy projektu w ramach zamówienia pod nazwą: „Opracowanie programu przeciwdziałania niedoborowi wody wraz z prognozą oddziaływania na środowisko Programu". W 2020 r. zamknięto dwa komponenty, tj. Komponent 2: Rozwój zrównoważonego intermodalnego systemu transportowego i efektywnych połączeń portów morskich z ich zapleczem, oraz Komponent 6: Aktywizacja społeczno-gospodarcza obszarów sąsiadujących z drogą wodną oraz rozwój lokalny oparty o nowe walory rzeki.

Kolejny program to rozwój transportu intermodalnego. W okresie od stycznia do listopada 2020 r. koszty poniesione w związku z zastosowaniem ulgi intermodalnej w ramach programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku" wynio-

sły ok. 36 mln zł. Na koniec 2021 r. wykorzystanie ulgi intermodalnej kształtowało się na poziomie 90%. Zgodnie z informacją przekazaną przez PKP PLK w 2020 r. z ulgi intermodalnej skorzystało do 20 przewoźników kolejowych. W 2020 r. kontynuowano również wsparcie transportu intermodalnego w ramach rozstrzygniętego w 2018 r. konkursu z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020. W 2020 r. zrealizowano 33 projekty na łączną kwotę dofinansowania w wysokości 1240 mln zł. Dwa projekty zostały zakończone i rozliczone.

W 2020 r. trwały prace związane z opracowaniem dokumentu „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.". Zasadniczym celem ww. dokumentu jest identyfikacja działań zmierzających do rozwoju tej gałęzi transportu i uwzględnienie potrzeb w tym zakresie w ramach przyszłego dofinansowania w perspektywie finansowej 2021–2027. Zakładamy, że dokument ten będzie przyjęty w pierwszym kwartale bieżącego roku.

Projekt Wspólny Bilet został wdrożony 9 grudnia 2018 r. Zawiera ofertę przewoźników z grupy PKP oraz kolei samorządowych obsługujących połączenia regionalne i aglomeracyjne. W 2020 r. kontynuowano prace związane z rozszerzeniem oferty. Dzięki wprowadzeniu ww. usługi podróżni mogą kupić jeden bilet na całą podróż. W okresie do stycznia do końca grudnia 2020 r. sprzedano prawie 356 tys. wspólnych biletów, z których skorzystało łącznie ponad 388 tys. pasażerów. 40% biletów zakupiono w kasach, a 60% przez Internet w systemie Bilkom. W 2020 r. pomimo stanu epidemii wystąpiła wysoka liczba zakupionych wspólnych biletów. W ramach prac nad poszerzeniem zasięgu projektu kontynuowano rozmowy z przedstawicielami przewoźników autobusowych Polonus S.A. i POLBUS-PKS Sp. z o.o. W 2020 r. został podpisany list intencyjny o nawiązaniu współpracy pomiędzy przedstawicielem przewoźników kolejowych PKP Intercity a przedstawicielem przewoźników autobusowych Polonus. Podjęto również działania zmierzające do nawiązania współpracy z przedsiębiorstwami komunikacji miejskiej na terenie kraju. W 2020 r. PKP Informatyka przeprowadziła prace nad gruntowną przebudową serwisu Bilkom z wykorzystaniem nowych technologii, które pozwolą na wdrożenie rozwiązań umożliwiających obsługę ofert wszystkich przewoźników, w tym… *(niesłyszalne)* i grupowych.

Nastąpił również dalszy rozwój funkcjonalności platformy polegający na uruchomieniu powiadomień o opóźnieniach oraz informacji o usługach na dworcach. Należy tu wspomnieć o pilotażowej usłudze dostępnej na platformie Bilkom polegającej na możliwości wypożyczenia na wybranych dworcach samochodu elektrycznego. To usługa typu pierwsza i ostatnia mila.

Via Carpatia. Ogłoszone zostaje postępowanie przetargowe dla 12 odcinków realizacyjnych drogi ekspresowej S19 o łącznej długości prawie 179 km: Krynice Dobrzyniewo – Białystok Zachód, Białystok Zachód – Księżyno, Księżyno – Białystok Południe, Białystok Południe – Ploski, Ploski – Haćki, Haćki – Bielsk Podlaski, Bielsk Podlaski – Boćki, Boćki – Malewice, Malewice – Chlebczyn, Chlebczyn – Lubartów Północ – Lublin, Iskrzynia – Miejsce Piastowe i Miejsce Piastowe – Dukla. Zostały zawarte umowy na realizację czterech odcinków realizacyjnych drogi S19 o łącznej długości prawie 59 km, w tym trzy w rejonie Białegostoku: Białystok Zachód – Księżyno, Księżyno – Białystok Południe, Białystok Południe – Ploski oraz na odcinku Rzeszów Południe – Babica. W realizacji znajdował się cały ciąg S19 pomiędzy Lublinem a Sokołowem Małopolskim o długości prawie 130 km w 12 odcinkach realizacyjnych.

Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, wcześniej Fundusz Dróg Samorządowych, jest funduszem celowym, który zakłada wsparcie finansowe dla samorządów na budowę, przebudowę lub remont dróg powiatowych oraz gminnych, na budowę mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych lub gminnych oraz na budowę, przebudowę lub remont dróg wojewódzkich, dróg powiatowych oraz dróg gminnych o znaczeniu obronnym. Łączna wartość środków funduszu przyznanych w 2020 r. na realizację zadań gminnych i powiatowych wyniosła 2740 mln zł. W 2020 r. wsparcie finansowe z funduszu uzyskało 2297 zadań na drogach powiatowych i gminnych o długości 3,5 tys. km, z tego 623 zadania na drogach powiatowych to 1708 km i 1674 zadania na drogach gminnych o długości 1759 km.

Przepisy ustawy o zmianie ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych oraz niektórych innych ustaw weszły w życie 31 grudnia ubiegłego roku. Przepisy ustawy wprowadziły zmianę nazwy funduszu na Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg oraz rozszerzyły katalog zadań mogących uzyskać dofinansowanie z funduszu o zadania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych, zadania polegające na budowie obwodnic zlokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich oraz zadania polegające na budowie, przebudowie lub remoncie dróg powiatowych, wojewódzkich lub gminnych zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa. Łącznie w ramach funduszu w latach 2019–2021 przeznaczono ponad 10 000 mln zł na inwestycje na drogach o długości 13 tys. km.

Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego. Ważnym krokiem w kierunku realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego było przyjęcie przez Radę Ministrów uchwały w sprawie ustanowienia programu wieloletniego: Program Inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny, Etap I, 2020–2023, który wszedł w życie w listopadzie 2020 r. Program wieloletni na lata 2020–2023 określa fundament finansowy, który zabezpiecza środki pozwalające na sfinansowanie we wskazanym okresie zaplanowanych nakładów inwestycyjnych dotyczących inwestycji głównej, tj. portu lotniczego oraz inwestycji towarzyszących. W 2020 r. zrealizowano szereg działań w komponentach lotniskowych np. na doradcę strategicznego w listopadzie 2020 r. wybrano międzynarodowy port lotniczy Incheon, i kolejowych, np. przeprowadzono konsultacje społeczne projektów strategicznego studium lokalizacji inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz opracowanie raportu z konsultacji społecznych.

Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku. W 2020 r. kontynuowano realizację konkretnych projektów inwestycyjnych ujętych w planie finansowym programu, a także pozostałych działań, które kierunkowo wpisują się w przyjęte założenia programowe. Zarządy portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. Gdańsk Gdynia, Szczecin, Świnoujście, prowadziły działania w zakresie kluczowych projektów sektora morskiego w Polsce, takich jak budowa portu centralnego w Gdańsku, budowa portu zewnętrznego w Gdyni, budowa terminala kontenerowego w Świnoujściu. W realizację projektów ujętych w programie zaangażowana była także administracja morska. Urząd Morski w Szczecinie prowadził działania m.in. w ramach modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m.

„Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. W zakresie realizacji projektu strategicznego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” na lata 2016–2023 Rada Ministrów wprowadziła zmiany do projektu uchwałą z listopada 2020 r. W szczególności objęły one zwiększenie wartości projektu z 880 mln zł do prawie 2000 mln zł, wydłużenie okresu realizacji do pierwszego kwartału 2023 r. oraz zwiększenie zakresu projektu strategicznego. W rozszerzonym zakresie znalazły się m.in. następujące zadania: budowa sztucznej wyspy i nowego mostu w Nowakowie, wykonanie obudowy brzegów odcinka rzeki Elbląg na północ od mostu w Nowakowie, zastosowanie technologii koagulacji przy wydobyciu i transporcie urobku zanieczyszczonego w robót czerpalnych, zastosowanie technologii mostów zwodzonych obrotowych, zastosowanie rozwiązania konstrukcji kierownic stanowiących zabezpieczenie wejść do kanału żeglugowego od strony Zalewu Wiślanego. 22 grudnia 2020 r. w przetargu na wykonanie robót budowlanych w ramach projektu pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – część II” dokonano wykorzystania wyboru najkorzystniejszej oferty, czyli była to oferta firmy Budimex.

Port Centralny w Gdańsku. Zarząd portu w Gdańsku przy wsparciu doradcy zewnętrznego w 2020 r. przeprowadził następujące działania: wykonawca usługi na doradztwo dla partnera publicznego w przygotowaniu projektu partnerstwa publiczno-prywatnego do inwestycji pod nazwą „Budowa portu centralnego w Morskim Porcie Gdańsk” wraz z opracowaniem studium wykonalności dla ww. firmy. DS. Consulting wykonała korekty swoich opracowań w ramach pierwszego etapu po uwagach wniesionych przez zarząd Portu Morskiego Gdańsk w marcu 2020 r. Skorygowane opracowanie właściwe dla etapu pierwszego zostało odebrane. 18 września 2020 r. zostało ogłoszone postępowanie konkursowe mające na celu wyłonienie dzierżawców terenów, które powstaną

w wyniku zalądowienia obszaru morskiego położonego w granicach administracyjnych portu na wodach Zatoki Gdańskiej.

Port Zewnętrzny w Gdyni. Zarząd portu morskiego w Gdyni wprowadził następujące działania dotyczące projektu Port Zewnętrzny w Gdyni. W 2020 r. prowadzono prace w ramach trzech głównych zadań: po pierwsze – w ramach procedury PPP, po drugie – w ramach oceny oddziaływania inwestycji na środowisko, po trzecie – w ramach realizacji komplementarnej inwestycji w postaci budowy falochronów portu. Ponadto trwały prace dotyczące opracowania i odbioru pozostałych dokumentacji oraz związane z budową Drogi Czerwonej w Gdyni. Osiągnięto istotne porozumienie dla projektu, tj. uzgodnienie przebiegu Drogi Czerwonej z miastem Gdynia, które jest kluczową arterią łączącą port Gdynia oraz przyszły Port Zewnętrzny z siecią dróg ekspresowych. Ponadto w 2020 r. odebrano inne produkty projektu, m.in. projekt robót geologicznych na dnie w rejonie inwestycji, których przeprowadzenie jest niezbędne dla opracowania dokumentacji projektowej budowli hydrotechnicznej.

Terminal kontenerowy w Świnoujściu. Zarząd morskiego portu Szczecin i Świnoujście prowadził działania na rzecz jednego ze sztandarowych projektów w skali całego sektora morskiego w Polsce pod nazwą Terminal kontenerowy w Świnoujściu. Przygotowano i uzgodniono treść dokumentacji dotyczącej budowy głębokowodnego terminala kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu. W tym zakresie procedury postępowania mającego na celu zawarcie umowy przedwstępnej zobowiązującej do zawarcia umowy przyrzeczonej o korzystanie z nieruchomości zlokalizowanej w granicach Portu Morskiego w Świnoujściu przeznaczonej do prowadzenia terminala kontenerowego zgodnie z koncepcją zaproponowaną i zrealizowaną przez korzystającego. Ze Sztabem Generalnym Wojska Polskiego dokonano uzgodnienia zestawu wymagań, tzw. Military Mobility, stanowiących część procedury, o której mowa była wyżej. We wrześniu 2020 r. opublikowano dokumentację i uruchomiono procedurę postępowania mającego na celu zawarcie wyżej wskazanej umowy przedwstępnej. Dokumentacja ogłoszona została w prasie branżowej i w portalach internetowych.

„Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 m". W ramach projektu w 2020 r. realizowane były następujące prace: prace projektowe, roboty budowlane, pogłębiarskie, wydobywanie, utylizacja obiektów ferromagnetycznych niebezpiecznych, obiektów niebędących niebezpiecznymi oraz obiektów o masie powyżej 500 kg, tzw. gabarytów, obsługa prawna inwestycji, obsługa inżyniera kontraktu wraz z monitoringiem przyrodniczym i promocja projektu dla ogółu podzadań w ramach projektu pod nazwą „Modernizacja toru wodnego". Łącznie środki wydatkowane w 2020 r. to ok. 800 mln zł.

Program wieloletni pod nazwą „Utrzymanie dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019–2028". Celem projektu wieloletniego jest trwałe utrzymanie bezpiecznego dostępu od strony morza do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki położonych w rejonie ujścia Odry. W tym celu w 2020 r. zrealizowano szereg działań obejmujących m.in. montaż systemu odbojowego na wybrzeżu postojowym bazy oznakowania nawigacyjnego w Szczecinie, odtworzenie wałów na polu refulacyjnym Mańków, odtworzenie i budowa wałów na polu refulacyjnym „D" oraz prace konserwacyjne na wałach pola refulacyjnego Dębina, remont oznakowania nawigacyjnego, pomost do górnej stawy nabieżnika Raduń, stawa górna nabieżnika Raduń, stawa dolna nabieżnika Raduń.

Prace czerpalno-regulacyjne. Program „Polska droga do automatyzacji transportu drogowego" w zakresie programu… We wrześniu 2020 r. zakończył się termin realizacji fazy A badawczej projektu. Wymagane regulaminem sprawozdanie do NCBR zostało złożone w październiku 2020 r. i zatwierdzone. Rozpoczęto realizację fazy B, czyli przygotowanie do zastosowania.

Centralny Europejski Demonstrator Dronów. Działania w ramach przedsięwzięcia Centralnoeuropejskiego Demonstratora Dronów koncentrują się na stworzeniu środowiska do rozwoju usług opartych na wykorzystaniu dronów. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zakończyła proces wdrażania operacyjnego systemu teleinformatycznego do zarządzania ruchem BSP, czyli lotów bezzałogowych statków powietrznych. Program ten nazywa się PansaUTM. Na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii odbywa się przygotowanie obszarów testowych pod kątem infrastrukturalnym, czyli wyposażenie

w system ADS-B umożliwiający śledzenie lotu BSP, wykonujących loty poza zasięgiem wzroku w trybie automatycznym i autonomicznym. Ponadto przeprowadzone zostały testowe loty BSP na potrzeby transportu medycznego pomiędzy szpitalami na terenie Warszawy.

Podsumowując, powiem, że działania realizowane w 2020 r. koncentrowały się zwłaszcza na kontynuacji rozbudowy infrastruktury transportowej oraz poprawie regulacji prawnych w zakresie transportu i inwestycji transportowych. Jednocześnie cała gospodarka, w tym również sektor transportu musiał mierzyć się z sytuacją pandemii COVID-19. Wymusiło to wprowadzenie regulacji prawnych w transporcie przeciwdziałających szybkiemu rozprzestrzenianiu się koronawirusa. Wśród nich były kolejne rozporządzenia Rady Ministrów w zakresie zakazów w ruchu lotniczym, w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii, ale były również tarcze finansowe. Szczególnie lubię tu mówić o tarczy związanej z przewozami pasażerskimi, która ochroniła ten rynek przed głębokimi stratami.

Dziękuję bardzo. Proszę o pytania, chyba że pytań nie będzie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są pytania? Pan poseł Sterczewski.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie ministrze, panie przewodniczący, dziękuję za prezentację tego podsumowania. Mam kilka pytań.

W strategii z Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku mamy kilka bardzo słusznych założeń, z którymi się zgadzam, które są ważnymi celami i trendami w polityce transportowej na całym świecie. Po pierwsze, jest to zwiększenie dostępności transportu, a po drugie, ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Chciałem zapytać o kilka spraw wokół tych dwóch celów. Pan minister wymienił liczbę, jeśli chodzi o ilość inwestycji kolejowych. To było bodajże 4800 km zmodernizowanych i przebudowanych linii kolejowych. Chciałbym dopytać, ile w czasie istnienia tej strategii, czyli, jak rozumiem, od 2019 r., w ciągu ostatnich dwóch, trzech lat powstało nowych linii kolejowych w Polsce. Jaka część z tych linii to nowe połączenia pasażerskie? Ile udało się uruchomić nowych połączeń transportowych?

Dalej chciałbym spytać o kwestię związaną z transportem pasażerskim, ale autobusowym. Jak dzięki działaniom ministerstwa zwiększyła się liczba autobusowych połączeń pasażerskich? Jak wspieracie państwo PKS-y? Na ile pan minister widzi tutaj wpływ np. programu PKS Plus?

Po trzecie, chodzi ogólnie o kwestie transportu zbiorowego, czyli sytuację, z jaką ostatnio mierzą się pasażerowie i pasażerki. Chodzi o podwyżkę cen biletów. Jeżeli chcemy, żeby transport publiczny był dostępny, to niewątpliwie musimy również doprowadzić do tego, żeby był on dostępny na każdą kieszeń. Jak więc ten cel, jeśli chodzi o zwiększenie dostępności, ma się do podwyżki biletów, która dla wielu osób jest drastyczna, tym bardziej w dobie inflacji, tym bardziej w dobie wzrostu cen energii itd.? Czy ministerstwo prowadzi jakiś dialog z PKP i z innymi spółkami, żeby jednak zmniejszyć ceny biletów i jak najszybciej tu zadziałać? Pytałem o to w interpelacji, ale tutaj też dopytuję, bo myślę, że jest to niezwykle ważna kwestia.

Po trzecie, i to już będzie ostatnia rzecz, o którą chciałem spytać, jest kwestia, o której pan minister nie wspomniał ani słowem. Rozmawiamy o Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r., a wiadomo, że jeśli chcemy, żeby transport był zrównoważony, tzn. najmniej emisyjny, najmniej negatywnie wpływający na środowisko i klimat, to mówimy o transporcie zbiorowym, na który składa się transport kolejowy i autobusy, oraz o transporcie rowerowym. Dlaczego słowo „rower" w ogóle nie padło z ust pana ministra? Dlaczego według raportu European Cyclists Federation z 2021 r., który bada 47 państw europejskich i nie tylko i porównuje ich strategie rowerowe i polityki, polski rząd nie posiada oficjalnej strategii polityki rowerowej? Czy to prawda? Czy ministerstwo zamierza zmienić ten stan rzeczy, zacząć wprowadzać jakąkolwiek politykę rowerową, współpracować z samorządami i nie lekceważyć tego środka transportu, który jest najtańszy, jeśli chodzi o inwestycje i jeśli chodzi o eksploatację, który jest najmniej

emisyjny, najczystszy, w związku z tym powinien być wymieniany jednym tchem razem z transportem zbiorowym, a nie pomijany?

Tyle ode mnie. Dziękuję. Jeśli nie uda się odpowiedzieć na wszystko, będę wdzięczny za odpowiedź na piśmie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Nie widzę, aby posłowie chcieli zgłosić się do pytania. Pan ekspert Adrian Furgalski.

Prezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, powiem tak. Nie idzie nam to równoważenie transportu. Nie mówię oczywiście o 2020 r. czy o 2021 r., bo to jest trend ponadtrzydziestoletni. Chciałem skoncentrować się na jednym wycinku, podobnie jak 26 stycznia br. na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Bardzo niepokojące są dane, można powiedzieć, że wręcz dramatyczne, o tym, jak udział przewozu towarów koleją leci na łeb na szyję. Mamy założenie, że do 2030 r. 30% ładunku na dystansie 300 km przerzucimy albo na kolej, albo na rzeki. Wiemy, że w rzekach mamy tyle wody, co kot napłakał, więc kolej jest czy była jakąś nadzieją, ale niestety w 2020 r. i, mimo pewnych wzrostów, w 2021 r. na pewno ten udział kolei względem transportu drogowego nie poprawi się. Spadliśmy z pracą przewozową poniżej 10%. To jest dziewięć z kawałkiem, masa to jest osiem z kawałkiem, czyli dużo poniżej średniej unijnej.

Chciałem zapytać o dwie rzeczy. Nie pytam o inwestycje, bo wiadomo, że rozwój infrastruktury, zwłaszcza tej dedykowanej dla transportu towarowego, jest ważny. Cieszę się, że będziemy mieć zakończenie poprawy dostępności portów trójmiejskich czy portów Szczecin i Świnoujście. W tym roku z inwestycjami są też oczywiście problemy związane ze środkami unijnymi, ale ja nie o tym.

Po pierwsze cennik. Jest to czynnik konkurencyjności z transportem drogowym. W powszechnym na rynku przekonaniu jest on bardzo niesprawiedliwy dla przewoźników kolejowych. Dość dać taki przykład, że do kierowcy tira, który przestawia pojazd na parkingu, nikt nie wyciąga ręki po pieniądze, a przewoźnik kolejowy płaci nawet za manewry. Zdecydowana większość dróg jest bezpłatna. Płatne w systemie e-TOLL mamy tylko 3660 km. W ubiegłym roku mieliśmy ponad 400 km dróg dodanych.

Tutaj jest pytanie. Podczas konsultacji Krajowego Planu Odbudowy… Niestety nie wiemy też, co się z nim stanie, czy Polska będzie brała w nim udział czy nie, ale jest tam taki zapis, dokładnie na stronie 318., o tym, że 1400 km dróg zostanie włączonych do systemu e-TOLL; jak mówię, pewnie plus 400 km, które weszły w ubiegłym roku, bo KPO był pisany wcześniej. Potem wszystkie autostrady, ekspresówki będą automatycznie włączane do tego systemu płatności. Pytanie, czy musimy czekać na zatwierdzenie KPO przez Brukselę, żeby wykonać ten ruch, biorąc pod uwagę to, co powiedziałem, czyli to, że pewnie będzie ciężko. Czy nie możemy wykonać tego tak po prostu, żeby sprzyjać zasadzie zrównoważonego rozwoju transportu?

Druga rzecz też dotyczy cennika. Sytuacja bieżąca jest taka, że cennik na 2022 r. i 2023 r. jest w tej chwili konsultowany. Opinie rynku są negatywne. Tu nie chodzi o to, czy średnia stawka za pociągokilometr wzrośnie o 11 groszy czy o 30 groszy. W Europie mamy trend obniżania tych stawek. Zwłaszcza w Polsce powinniśmy przynajmniej je zamrozić, skoro widzimy, jak transport drogowy zawłaszcza kolejne towary. Według naszych wyliczeń jest to kwota obniżenia stawek o 50%, bo rynek mówi, że to byłoby rzeczywiście odczuwalne. To jest oczywiście koszt dla PLK, którego ona u siebie nie znajdzie, bo wymagałoby to dotacji z budżetu państwa – jak wyliczamy, oczywiście w sposób bardzo nieprecyzyjny – wynoszącej między 700 mln zł a 1000 mln zł, ale wydaje się, że to nie jest kwota niebędąca w zasięgu naszych możliwości. Gdybyśmy zmniejszyli czy zamrozili stawki bez tej dotacji, to niestety fundujemy sobie nawrót tego dziadostwa, z którego kolej właśnie wychodzi, w postaci ograniczenia nakładów utrzymaniowych, pogarszania parametrów linii. Wiem, że wzrost stawek za dostęp do infrastruktury nie jest widoczny tak jak wzrost cen paliw, który wyświetla się na każdej stacji benzynowej, a konsumenci odczuwają to bezpośrednio, ale moje pytanie dotyczy tego, co powiedział pan minister Adamczyk 3 września 2020 r. podczas Europejskiego Kongresu Gospodar-

czego o tym, że obniżenie stawek to nieuchronna przyszłość. Mam więc pytanie o to, kiedy ta przyszłość ma szansę się zmaterializować. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie ministrze, czy chce pan ustosunkować się do zadanych pytań? Czy będzie pan odpowiadał na piśmie?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, z przyjemnością ustosunkuję się.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Być może pewne rzeczy trzeba będzie uzupełnić na piśmie. Odpowiadając na pytania pana posła o nowe linie, połączenia i budowę nowych linii w ramach Krajowego Programu Kolejowego, powiem, że wszyscy wiemy, że KPK nie dotyczy budowy nowych linii kolejowych, tylko modernizacji istniejących, głównie w ciągach związanych z korytarzami bazowymi TEN-T i korytarzami uzupełniającymi, plus zadania regionalnego programu operacyjnego, plus zadania Programu Operacyjnego Polska Wschodnia. W ramach ich realizacji mamy do dyspozycji środki z CEF-u i POIiŚ. Oczywiście skutkiem tych działań, również modernizacyjnych, jest przywracanie ruchu kolejowego na liniach kolejowych, które nie były czynne albo których parametry były na tyle słabe, że realizacja usługi i oferty dla pasażerów była utrudniona albo całkiem nieefektywna ekonomicznie lub też niemożliwa. Wystarczy, że powiem o przywróceniu połączenia z Lublinem, bo to jest największe miasto w ostatnich latach na nowo podłączone do sieci kolejowej i jest to wielkie wydarzenie. Oczywiście mogę przekazać całą listę tych zadań. Mamy to oczywiście prezentowane w wielu miejscach i jest to proste do przełożenia.

Nie ma programu PKS Plus, jest rządowy program rozwoju przewozów autobusowych. W ramach tego programu, który z roku na rok zyskuje coraz większe uznanie czy chęć współpracy ze strony samorządów, organizatorów transportu zbiorowego, w swoich małych czy większych ojczyznach, trzeba powiedzieć sobie jasno, że jest to program, który cieszy się coraz większym zaufaniem. W ramach tego funduszu w 2019 r. zostało dofinansowanych 1228 linii komunikacyjnych, a w 2020 r. 2834. Widać, że program ten rośnie dzięki wspólnym działaniom Ministerstwa Infrastruktury i organizatorów przy wsparciu wojewodów, ze szczególnym zaangażowaniem ministra Rafała Webera.

Jeśli chodzi o podwyżkę cen biletów, to wielokrotnie było już wyjaśniane. Oczywiście byłbym najszczęśliwszym człowiekiem na świecie, gdyby żaden przewoźnik kolejowy nie mógł podjąć takiego ruchu, natomiast przypominam i zwracam uwagę, że regionalni przewoźnicy kolejowi raz albo nawet dwukrotnie w okresie od 2014 r. z różnych względów i z różnych powodów podnosili ceny biletów. To nigdy nie cieszyło się uznaniem i to jest pierwszy raz, kiedy PKP Intercity podjęło takie działanie, zmuszone sytuacją, o której wspominał pan poseł, bo prąd i koszty również dotyczą PKP Intercity, wprowadzając również pewne działania związane z planowaniem podróży, które skutkują obniżeniem tej podwyżki czy też działaniami czyniącymi ją bardziej przyjazną, jeśli można tak powiedzieć o jakiejkolwiek podwyżce. Oczywiście prowadzimy stały dialog z Intercity i oczekujemy, że oferta budowana w oparciu o umowę PSC, ale także działania, które spółka podejmuje, będą jak najlepsze i dzięki temu będzie można promować i korzystać ze środku transportu, jakim jest transport kolejowy, jako najlepszego w szerokim rozumieniu.

Kwestia rowerów nie schodzi całkowicie z agendy działań MI. Jest obecna chociażby w programie poprawy bezpieczeństwa, gdzie można korzystać z tych środków również w ramach inwestycji związanych z infrastrukturą rowerową. To też jest oczywiste.

Przechodząc do pana prezesa Furgalskiego, powiem, że oczywiście taki kamień milowy jest w programie odbudowy i będzie realizowany, jeśli będzie realizowany Krajowy Plan Odbudowy, czyli wtedy, kiedy Komisja Europejska zdejmie z tego programu bezpodstawną blokadę. Oczywiście jest też dyskusja związana ze stawkami kolejowymi. Zarządca infrastruktury ma obowiązek dokonać analizy ekonomicznej swojej sytuacji,

z tego wyciągnąć wniosek i przedłożyć do zatwierdzenia projekt nowych stawek, jeśli jest taka konieczność. Te stawki są w procedurze. Zwracam uwagę, że chyba w zeszłym roku podwyżki stawek nie były zatwierdzone.

Nie wiem, jak będzie w tym roku. Trzymam kciuki, żeby jak najlepiej rozwiązywać tego typu dylematy, ale zwracam też uwagę, że i przewoźnicy pasażerscy, a może w szczególności przewoźnicy pasażerscy w ramach działań MI i rządu uzyskali pomoc z dwóch źródeł wprost zapisaną w ustawie covidowej, czyli w ramach rekompensat związanych z dotacją z tytułu ulg ustawowych. W budżecie ministerstwa mamy na to zapisane ok. 600 mln zł rocznie i w przypadku spadku przewozów taka dotacja była przekazywana w poziomach odpowiadających bezcovidowemu rokowi 2019 w ramach refundacji deficytu pomiędzy tym, co przewoźnicy regionalni otrzymują od swojego organizatora, plus koszty biletów, pod warunkiem, że organizator utrzymał swoje przedpandemiczne zaangażowanie w przewozy. To bardzo duże środki, łącznie ok. 1,5 mld zł, które trafiły do tych przewoźników, ba, niektórzy w ramach swojego bilansu w roku pandemicznym wykazywali nawet zysk, co znaczy, że były to naprawdę duże i dobrze ulokowane pieniądze. Przewoźnicy towarowi natomiast w ramach bardziej ogólnodostępnych czy kierowanych do szerszego grona… też otrzymywali w ramach tarczy. Wiem, że taką pomoc otrzymało Cargo. Nie mam rozeznania w tym, czy chcieli z tego skorzystać inni przewoźnicy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Nie widzę więcej zgłoszeń. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie Komisji. Serdecznie dziękuję.